

地域協働推進事業について

平成25年8月1日

国土交通省

目 次

1 地域公共交通確保維持改善事業について (1 - 1)

地域公共交通確保維持改善事業の平成25年度予算について

2 地域協働推進事業費補助金について (2 - 1 ~ 2 - 10)

平成25年度創設の「地域協働推進事業費補助金」について

3 地域間幹線系統に対する支援について (3 - 1 ~ 3 - 5)

地域協働推進事業の実施を前提とした地域間幹線系統に対する支援の拡充について

4 地域内フィーダー系統に対する支援について (4 - 1 ~ 4 - 3)

地域協働推進事業の実施を前提とした地域内フィーダー系統に対する支援の拡充について

25年度予算額 333億円
(対前年度比1.00)

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

< 効率運行(航)を前提に、事前に算定された収支差を補助。離島航路、離島航空路の島民割引運賃の取組等も補助。 >

都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・離島航空路の確保・維持 等

市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援 ()



地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度

バリアフリー化

バス、タクシー、旅客船、
鉄道駅、旅客
ターミナルの
バリアフリー化
等を支援



利用環境の改善

バリアフリー化されたまちづくりの
一環として、LRT、BRT、ICカード
の導入等公共交通
の利用環境改善
を支援



地域鉄道の 安全性の向上

地域鉄道の安全性
向上に資する設備
整備等を支援

地域公共交通 調査等事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査支援
- ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援
- ・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援 ()

() 東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される27億円を含む。

地域協働推進事業費補助金の創設について

位置づけ

持続可能な地域公共交通体系を構築するためには、地域の関係者が協働・連携しながら確保・維持に向けた取組みを推進する必要。

特に、地域ぐるみによる利用促進が必要かつ効果的であることから、これに係る取組み及び公共交通サービスの情報提供等に要する経費等について、一定の要件の下、国が補助できることとする。

地域公共交通調査事業費補助金と並立して地域協働推進事業費補助金を創設する。
(両補助金を「地域公共交通調査等事業」と総称)

地域協働推進事業

地域ぐるみ(行政、事業者、住民、地元商店街等)による利用促進、公共交通サービスの情報提供等、地域公共交通の確保・維持に向けた取組みの継続的实施

地域協働推進事業費補助金の概要

補助要件： 事業の実施に関する事項を記載した計画(地域協働推進事業計画)が、以下の認定基準により、
国から認定を受けていること。 2 - 2 ~ 2 - 6

- 【認定基準】
- (1) 法定の連携計画における位置づけ 申請書に連携計画の写しを添付
 - (2) 継続的かつ計画的な取組みの実施(3年以上) 事業計画「6. 地域協働推進事業において実施する事業」
 - (3) 地域の連携協働体制の確立(役割分担の明確化) 同上
 - (4) 効果目標の設定 事業計画「4. 地域協働推進事業実施に際しての定量的目標」

補助を受けようとする法定協議会の市町村の区域内において、以下のいずれかの事業が実施されている
(予定も含む)こと

- ・確保維持事業(地域間幹線、地域内フィーダー、補助対象離島航路、離島航空路)
- ・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業(地域鉄道)

補助対象経費：公共交通サービスの情報提供等、地域ぐるみの利用促進に係る取組みに要する経費 2 - 7 ~ 2 - 9

補助率：1 / 2 実施期間：最大2年間 2 - 10

補助対象事業者：法定協議会()
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会をいう。

地域協働推進事業計画

地域協働推進事業の実施における各計画の関係は以下の通り。

地域公共交通総合連携計画

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「活性化法」という。)第5条第1項に規定する法定の計画。
- ・地域協働推進事業(以下「協働事業」という。)の実施に際しては、協働事業の実施内容について、事業を実施する主体とともに概要を記載する。
- ・協働事業による目標値を記載することは必須ではない。

(参考)実施内容の記入イメージ(誰が何かを実施するのかを明記)

＊＊線沿線におけるモビリティマネジメント実施【＊＊市、＊＊鉄道、＊＊】
……【……】

地域協働推進事業計画

- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下「交付要綱」という。)に基づいて法定協議会が作成する計画で、協働事業実施の中核をなす計画。
- ・上記の連携計画の内容を具体化させる形で、協働事業の実施内容・実施主体、定量的目標などについて記載する。(詳細は2 - 4 , 2 - 5参照)
- ・地域協働推進事業費補助金を受けるためには本計画について国から認定を受けることが必要。ただし、認定を受けたことをもって補助金の交付が内定されるわけではない。(逆に、認定を受けた場合であっても同補助金を申請しないこともあり得る。)
- ・補助対象外の事業を含めて記載することもできる。

生活交通ネットワーク計画

- ・地域協働推進事業計画の認定を受けたことをもって、生活交通ネットワーク計画に協働事業について記載する必要が直ちに生じるわけではない。
- ・ただし、協働事業の実施に伴う地域間幹線系統に対する支援、地域内フィーダー系統に対する支援に係る特例を受けようとする場合にあっては、それぞれ別の取り扱いとなる。(詳細は3 - 4 , 4 - 2参照)

地域協働推進事業計画

2 - 2に示す各計画の作成主体と根拠規定の関係は以下の通り。

	地域公共交通 総合連携計画	地域協働推進 事業計画	生活交通 ネットワーク計画
作成主体	法定協議会(注)		交付要綱に基づく 協議会
根拠規定	活性化法	交付要綱	

注 法定協議会・・・活性化法に基づく法定協議会をいう。

地域公共交通総合連携計画は、正確には法定協議会における協議を経て市町村において作成する。

地域協働推進事業計画

地域協働推進事業計画に記載すべき事項は以下の通り。

1. 地域協働推進事業を実施しようとする地域
2. 当該地域の公共交通の概況・問題点(自由記述)
3. 当該地域において地域協働推進事業を実施する必要性(自由記述)
4. 地域協働推進事業実施に際しての定量的目標
5. 地域協働推進事業を実施する期間
6. 地域協働推進事業において実施する事業(別表) 下表参照
7. その他特記すべき事項(自由記述)

地域協働推進事業において実施する事業

取組内容	年度		
	1年目(平成 年度)	2年目(平成 年度)	3年目以降(平成 年度)
(記入イメージ) モビリティマネジメントの実施 【 市・ バス・xx】	市内A地区において 住民を対象としたモビリティマネジメントを実施(簡易TFP)	市内A地区における 住民対象モビリティマネジメントを 継続して実施(フルセットTFP)	住民対象モビリティマネジメントを 市内B地区へ拡大 市内C地区において通勤者を対象 としたモビリティマネジメントを実施

注1 「取組内容」の欄には、**カッコ書きで実施主体を明記**すること。また、欄が不足する場合には適宜追加すること。

注2 年度の欄は、計画に応じて適宜修正すること。ただし、事業期間は最短でも3年以上とすること。

地域協働推進事業計画に記載する「定量的目標」の考え方は以下の通り。

目標の設定単位

- ・数値目標は協働事業を実施しようとする系統(路線)等ごとに定めることは必須ではなく、「市管内系統の輸送人員数」のように、地域の目指すべき姿に応じて柔軟に設定することが可能。

目標の設定範囲

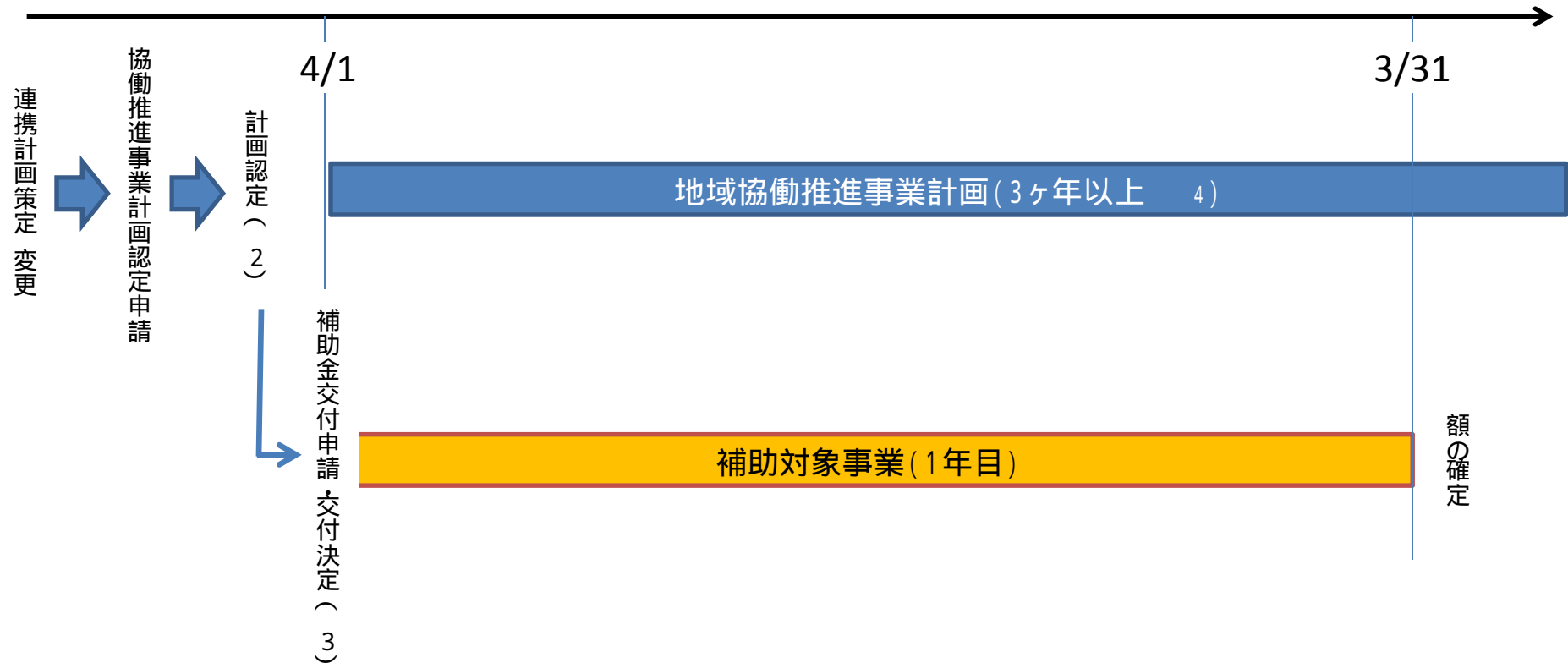
- ・現状値を増加(改善)させる目標値を設定することが原則だが、過疎地域等の取り組みが対象となるよう、「過去3年間に比較して輸送人員の減少割合の抑制を図る」といった、地域の実情に応じた目標を設定することも可能。
- ・ただし、そのような目標を設定するときは、少なくとも当該指標の過去3年間の動向を改善(減少幅の抑制等)させるものでなければならない。
過去の数値が存在しない場合又は確認できない場合にあっては、減少目標を設定することについて合理的な説明が可能であることが必要。

定性的な目標の可否

- ・定量的な効果目標のほかに、付加的に定性的な目標を設定することを妨げるものではない。

認定の流れ(平年度)

・4月1日付け交付決定の場合(1)



- 1 これは例示であり、実際には協働推進事業計画の認定状況を参照しつつ、各年度において、ある程度時期を区切って数度にわたって交付の決定を行う計画である。また、前述のとおり、認定を受けた場合であっても補助金の交付を申請しないこともあり得る。
- 2 補助金交付と直接リンクするものではないことから、予算成立前であっても計画を認定することが可能。また、各年度開始後も、ある程度時期を区切って数度にわたって認定を行うこととしている。
- 3 計画認定日と同日付けで交付申請することも可能。
- 4 地域協働推進事業費補助金の交付を受けることができる期間は最大2年であるが、地域協働推進事業計画は3ヶ年以上の計画とする必要がある。

地域協働推進事業費補助金の補助対象

地域協働推進事業費補助金の補助対象イメージは以下の通り。これらの中から複数事業を組み合わせることで実施すること、単独で実施することのいずれも可能である。

補助対象事業のイメージ

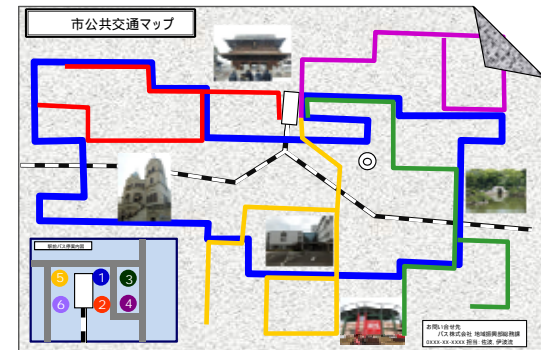
【 】内は関係者のイメージ

行動変容チェックシート
月×日(土)
車を控えた移動 20分
会社
所要時間 5分
0分
CO2削減量
Kg-CO₂
杉の木のCO2吸収量
取組
CO2削減量
消費カロリー
実施回数
平日
土日祝
時刻表
〇〇団地

モビリティマネジメント実施
【自治体・交通事業者・住民・学校等】



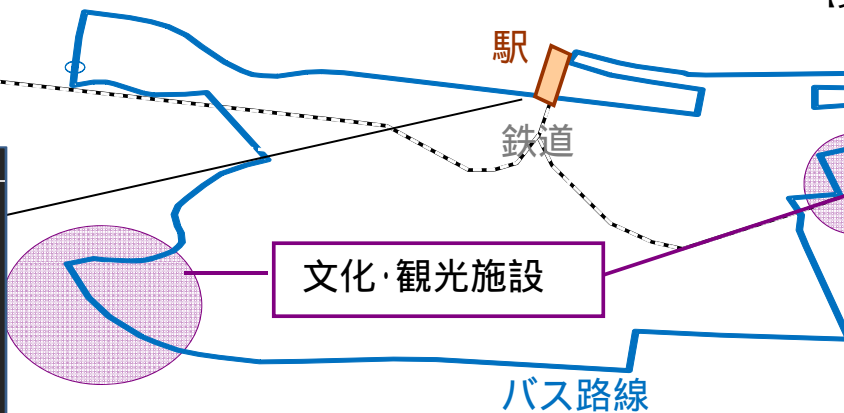
地域の検討会・説明会開催
【自治体・交通事業者・住民等】



公共交通マップの作成
【交通事業者・自治体・NPO等】

駅バス乗車案内			
東口		西口	
時刻	系統	時刻	系統
10:40	× 門台団地	10:38	公園前
10:43	山小学校	10:48	緑化センター
10:51	岡一丁目	10:56	× 台球場前
10:56	川宮薬所	11:06	高校下
11:01	バスセンター	11:21	× 阿団地
11:12	原工業団地	11:33	公園前

乗換情報の提供
【交通事業者・自治体・住民等】



〇〇鉄道・〇〇バス
エリア周遊きっぷ
～鉄道とバスで行く観光3日間～
本県で観光地巡りを
フリー乗車区間の鉄道・バスに3日間乗り放題

企画切符の発行【交通事業者・自治体・住民・NPO等】

地域協働推進事業費補助金の補助対象

大分類	小分類	実施要領(具体的経費)
公共交通維持に資する地域ぐるみの利用促進活動に要する経費	モビリティマネジメントの実施に要する経費	現況等調査費、 情報提供・アンケート(事前・事後)・フィードバックの実施に要する費用、 対象者向け体験乗車チケットの発行(1)、 対象者向けノベルティの作成に要する費用(2)
	地域におけるワークショップ・説明会・検討会等の開催に要する経費	開催に要する費用(会場借料、講師招へい費、資料作成費用等)(3)
公共交通サービスに関する情報提供に要する経費	公共交通マップ、総合時刻表等の作成に要する経費	公共交通マップ、総合時刻表、乗り案内、パンフレット等の作成・配布に要する費用
	公共交通・乗継情報等の提供に要する経費	WEBコンテンツ作成費(WEBページの作成費・保守管理費等)、時刻情報等の電子化に伴う環境整備、案内板・ポスター等作成費、運営費、広報費等
割引運賃設定、企画切符発行等に要する経費		割引運賃の設定・企画切符発行等のためのシステム改修費(4)、広報費、調査費等

- ・ ~ の経費については、単独で実施する場合、 ~ に掲げるモビリティマネジメントの一環として実施する場合のいずれも補助対象となる。
- ・ 運営費(旅費、謝金、消耗品費等)の実費は ~ 共通で補助対象となる。
- ・ 実証運行経費については、補助対象経費として認めない。

1 「お試し用」として配布するものに限ることとし、運賃制度に組み込んで恒常的に実施するものを含まない。

2 アンケートに同封するボールペン等を対象とし、高額なものを含まない。

3 法定協議会の主催により、地域公共交通の利用促進のための検討、周知又は理解促進のために実施するものに限り、イベント開催費用を含まない。

4 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。

地域協働推進事業費補助金を受けようとする法定協議会の市町村の区域内()において、以下のいずれかの事業が実施されている(予定も含む)ことが必要。

対象事業

確保維持事業

- ・地域間幹線系統
- ・地域内フィーダー系統
- ・補助対象離島航路・離島航空路

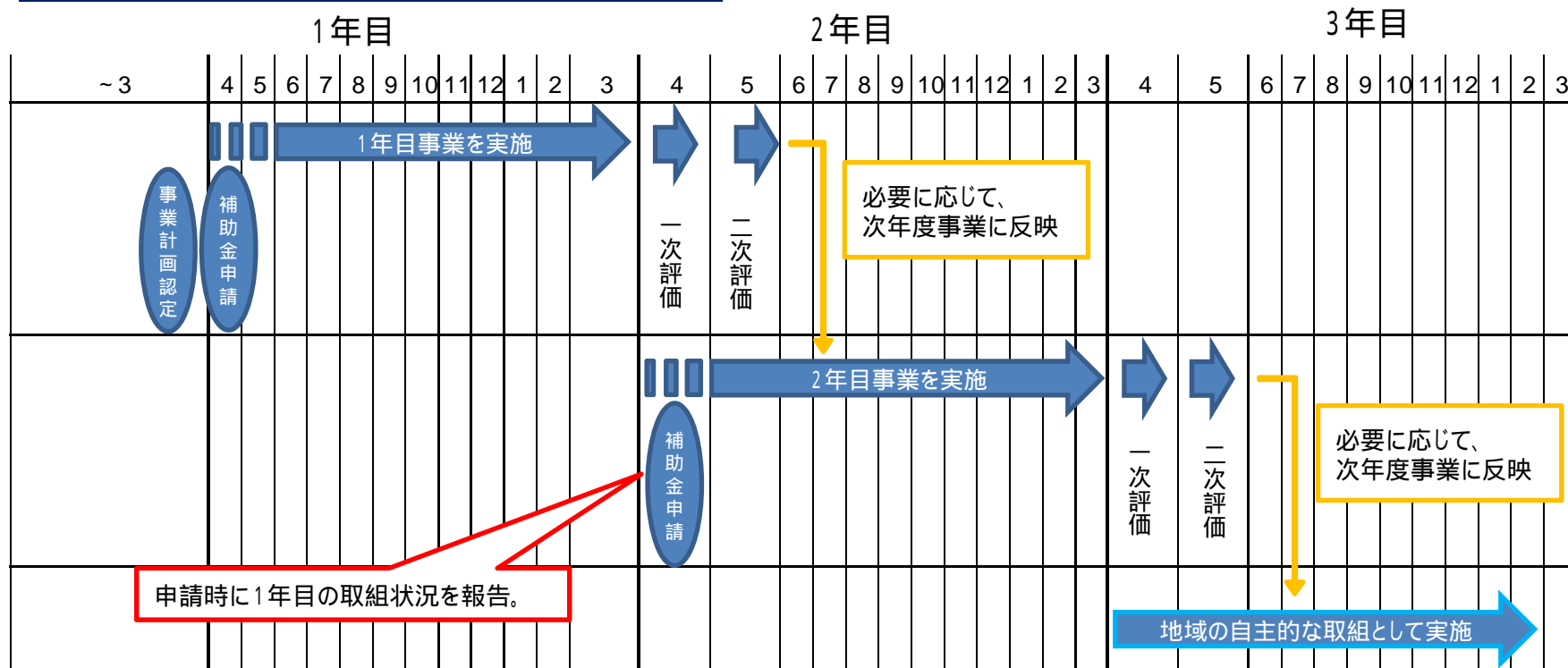
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業(地域鉄道)

「区域内」の考え方

- ・区域内で事業が実施されていれば足り、法定協議会が事業を実施していることを意味するものではない。
- ・地域鉄道については、毎年施工箇所が変動することから、地域協働推進事業費補助金を受けようとする法定協議会の区域内で物理的には工事が無い場合であっても、路線単位として事業が実施されていれば要件を満たすものとする。
- ・法定協議会の区域内において、上記各事業の補助対象外の系統(路線等)が存在する場合については、補助対象外の系統(路線等)を対象に含めて、地域協働推進事業費補助金により協働事業を実施することは可能。

上記各事業の補助対象外系統と、補助対象系統とが関連すると認められることが必要。
また、補助対象外系統のみを対象として地域協働推進事業を実施することはできない。

平年度における想定スケジュール



地域協働推進事業費補助金は1つの法定協議会につき1回に限り受けることができる。

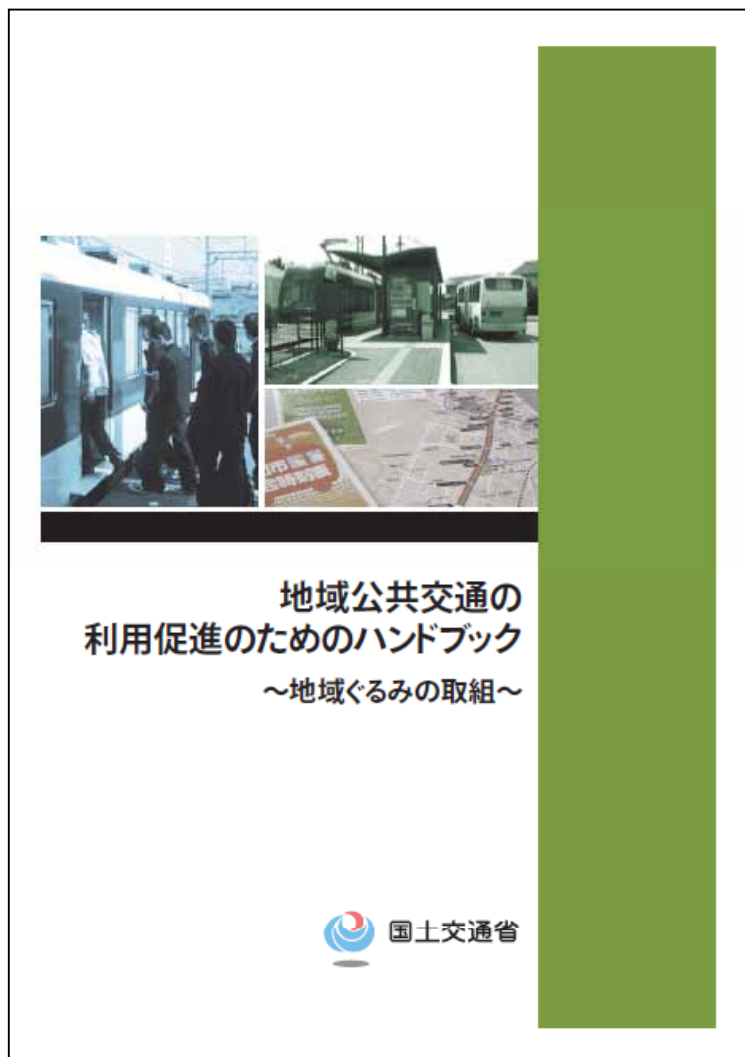
事業評価

地域公共交通確保維持改善事業における他のメニューと同様に事業評価を実施することが必要。

- ・一次評価は法定協議会において実施
- ・二次評価は運輸局等(第三者評価委員会を開催)において実施

事業評価に先だって、2年目の補助金交付申請を行う際には1年目の取組状況を報告する。
取組状況が著しく不十分と認められる場合には、2年目の交付決定を行わない。

国土交通省では、地域協働推進事業の効果的実施のため、地域ぐるみの利用促進策や、モビリティマネジメントの効果的な実施のためのコツなどをまとめた冊子を作成しています。WEB上から入手できますので、是非ご活用下さい。



国土交通省総合政策局公共交通政策部WEBサイトにて公開中

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>

(地域公共交通の確保・維持・改善の推進のための支援策のページ内)

地域間幹線系統に対する支援の拡充

地域協働推進事業の実施を前提に、地域間幹線系統について補助要件の緩和等を実施。これらの特例措置は3ヶ年の特例措置とする。

特例措置(1) 輸送量要件の緩和

輸送量要件とは(現行制度)

「次式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が15人～150人と見込まれるもの。ただし、過去2ヶ年度連続して1日当たりの実績輸送量が15人未満又は150人超であったものを除く。(輸送量要件)」

計画平均乗車密度 × 計画運行回数

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表4「補助事業の基準」ホ】

特例措置の内容

補助対象期間における1日当たりの輸送量が15人を下回ると見込まれる場合であっても、地域協働推進事業を実施する系統が、以下のいずれかの要件に該当する場合には補助対象とする特例措置を設ける。

(ア)直近の5年間において1日当たり輸送量が15人以上の年があった系統。

(注)当該期間において、15人以上の年が1度でもあれば要件を満たすこととする

(イ)直近の5年間の1日当たりの輸送量の伸び率を踏まえると、地域協働推進事業の実施により3年以内(補助対象期間3ヶ年目まで)に1日当たり輸送量が15人以上となることが推定される系統

(注)伸び率は、輸送量の小数点第1位(第2位以下切り捨て)をもって算出する。伸び率の算出方法は次ページの通り

(1) 輸送量要件の緩和(続き)

前ページ(イ)のケースにおける、「伸び率」の算出方法は以下の通り。

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1											
2	(イ) 直近の5年間の1日あたりの輸送量の伸び率を踏まえると、地域協働推進事業の実施により3年以内に1日あたり輸送量が15人以上となることが推定される系統										
3											
4	【算出例】										
5											
6	年 度					5年間平均伸び率	トレンド反映輸送量				
7	19	20	21	22	23		特例措置期間年度				
8	13.6	13.9	14.2	13.9	14.4	0.0146	25	26	27		
9							14.6	14.8	15.0		
10	↓						↓			↓	
11	=ROUNDDOWN(((B8/A8)-1)+((C8/B8)-1)+((D8/C8)-1)+((E8/D8)-1))/4,4)						=ROUNDDOWN(E8*((1+F8/2))*((1+(F8/2))),1)				
12											
13							↓				
14							=ROUNDDOWN(H8*((1+F8/2))*((1+(F8/2))),1)				
15										↓	
16										=ROUNDDOWN(I8*((1+F8/2))*((1+(F8/2))),1)	
17											
18											
19											

特例措置(2) 競合カット・密度カットの緩和

競合カット・密度カットとは(現行制度)

競合カット

「補助対象系統が他の系統と競合し、その競合区間のキロ程の合計が当該補助対象系統の50%以上である場合にあっては、当該系統の輸送量の和が1日当たり150人を超えることが見込まれるものに係る補助対象経費の額は、次式により計算された額とする。」

$$\text{当該補助対象系統の補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額} \times \frac{\text{当該補助対象系統の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該補助対象系統の総キロ程}}$$

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表5「補助対象経費の算出方法」4.】

密度カット

「補助対象経費の額は、平均乗車密度の見込数値が5人未満の補助対象系統については、当該系統の輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)を運行回数とみなした場合の当該運行回数分に相当する額とする。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表5「補助対象経費の算出方法」5.】

特例措置の内容

補助対象期間における1日あたり輸送量が15人～150人と見込まれる系統で、競合カット及び密度カットが行われている場合であっても、地域協働推進事業を実施する系統は、競合カット及び密度カットについて、算式によりカット(減額)された額の1/2を補助対象経費とする

(結果、補助率が1/2であることから、当該内定補助額はカット対象額の1/4となる。)

ただし、競合区間が80%を超える系統については、引き続き競合カットの適用対象とする。

(注)特例措置の内容の輸送量要件の緩和を受けて補助対象とされた系統については、競合カット及び密度カットを行わずに補助対象経費を算出する。

地域間幹線系統に対する特例措置の要件等

特例措置の要件

輸送量要件の緩和、競合カット・密度カットの緩和のいずれの特例措置も共通

以下の要件を全て満たすものであること。

地域協働推進事業計画の認定を受けていること

当該系統の経由する1以上の市町村において、活性化法法定協議会が前述の地域協働推進事業計画を策定し、地方運輸局長等から認定を受けていること。(計画内容が、特例措置を受けようとする地域間幹線系統と関連する場合に限る。)ただし、地域協働推進事業費補助金の交付を受けることは要件としない。

生活交通ネットワーク計画に地域協働推進事業の実施について記載されていること

都道府県協議会等から提出される生活交通ネットワーク計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。)に、地域協働推進事業に関する下記事項について記載されていること。

継続的かつ計画的な取組みの実施 地域の連携協働体制の確立 効果目標の設定(輸送量の目標)

注)輸送量の増加目標の考え方は以下の通りとする。

- ・3年間の計画とし、3ヶ年それぞれの年の目標値を系統ごとに設定する。
- ・各年の目標値はそれぞれ前年を上回るものでなければならない。この場合にあっては小数点第1位をもって「増加」の有無を判断する(小数点第1位は四捨五入)。
- ・輸送量要件の緩和対象系統の場合にあっては、3年以内(補助対象期間3ヶ年目まで)に1日あたり輸送量が15人以上となるものでなければならない。

5年以上の運行実績がある系統であること

特例措置の対象となる時点において、過去5年以上の実績のある系統であること

(注)他事業者から受け継いだ系統であっても、5年以上の実績があれば特例措置の対象となる。

輸送実績の検証

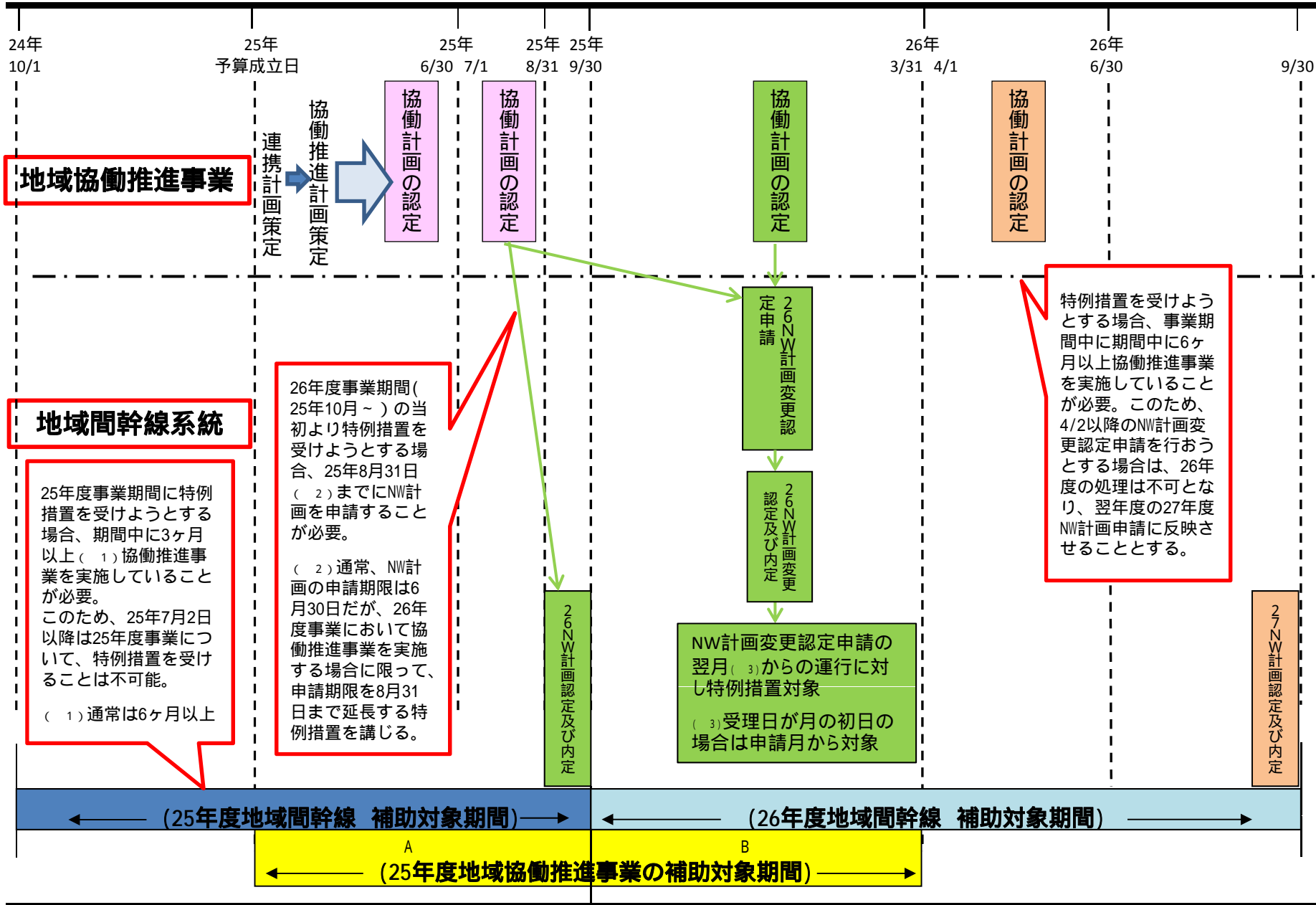
輸送量要件の緩和、競合カット・密度カットの緩和のいずれの特例措置も共通

毎年度の事業評価の際に、輸送量目標の達成状況を把握する。利用促進策は短期的に効果が上がる性質のものではないことから、1年目の目標が未達成の場合であっても、2年目の特例措置は原則として打ち切らない。一方、2年目の輸送量が目標に達していない時には、3年目の特例措置を打ち切ることとする。(注 3年目終了時点で目標をクリアできなかった場合であっても、補助対象となる。)

ただし、1年目の目標達成の可否にかかわらず、特例措置を受ける地域間幹線系統に係る1年目の地域協働推進事業の取組みが著しく不適切な場合においては、2年目以降の特例措置を講じないことがある。

特例措置の検証等については、次年度の生活交通ネットワーク計画に反映させる必要があることから、事業評価を行うタイミングと同一とする。なお、輸送量目標の検証は2年目については実態調査等に基づき輸送量を把握し検証を行うこととする。

地域協働推進事業と地域間幹線との申請期日の関係



基本的な取扱い(平年度)

- ・地域協働推進事業計画について認定を受けた上で、地域間幹線系統のネットワーク計画について認定(変更)申請を行う。地域間幹線系統の各年度の事業期間開始後に申請を行う場合にあっては、ネットワーク計画の認定(変更)申請が受理された日の属する月の翌月(受理された日が月の初日の場合は、申請月)から特例措置が適用される。事業期間開始前の申請については、通常の事業と同様、6月30日まで申請を行うこととなる。
- ・地域間幹線の各年度の事業期間において、地域協働推進事業が6ヶ月以上実施されることが必要となる。
- ・ただし、25・26年度については、申請者における作業時間の確保等の観点から、作業のスケジュールについて一部、特例措置を講じることとしている。

(参考)平成25年度事業(~25.9.30)についての取扱い

本特例措置は25年7月1日限りで終了

協働推進事業実施期間の短縮

- ・本特例措置を受ける場合、上記の通り、各年度の地域間幹線の補助対象期間中に地域協働推進事業を6月以上実施していることが必要であるが、25年度に限り3月以上とする特例措置を講じる。このため、平成25年度事業について特例措置を受けようとする場合については、平成25年7月1日までに、平成25年度幹線ネットワーク計画(変更)認定申請を行う。

(参考)

- ・平成25年度から特例措置を適用した場合、同措置は平成27年度で終了する。

平成26年度事業(25.10.1～)についての取扱い

ネットワーク計画申請期限に係る特例措置

- ・地域協働推進事業に係る特例措置を受けようとする場合について、平成26年度事業に限り、同年度のネットワーク計画の申請期限を平成25年8月31日まで延長する特例措置(1)を講じる。
同日までに計画が受理されれば、平成26年度事業(平成25年10月1日～)から特例措置を適用。

平成25年10月1日～26年4月1日(2)までの取扱い(通常取扱いと同様)

- ・ネットワーク計画が受理された日の属する月の翌月(受理された日が月の初日の場合は、申請月)から平成26年度事業特例措置が適用される。

(参考)

- ・平成26年度から特例措置を適用した場合、同措置は平成28年度で終了する。

- 1 協働推進事業を実施しない(未定の場合も含む。)場合の平成26年度幹線ネットワーク計画の認定申請は、通常どおり6月30日までに行うこと。
- 2 本特例措置を受ける場合、前述のとおり、各年度の地域間幹線の補助対象期間中に地域協働推進事業を6月以上実施していることが必要である。26年度については、25年度とは異なり、期間の短縮に係る特例措置は講じない。このため、原則通り、4月1日が申請期限となり、同日以降については、27年度からの適用となる。

地域内フィーダー系統に対する支援の拡充

地域協働推進事業の実施を前提に、地域内フィーダー系統の新規性要件について特例措置を講じる。

新規性要件の取扱い

「新たに運行を開始するもの(新規性要件)」の取扱いについて、新設系統により運行を開始するもののほか、既存系統の見直しにより新規性・サービス充実性が図られるもの等については、新たに運行を開始するものとして取り扱うこととしている。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表6「補助事業の基準」二】

【地域公共交通確保維持事業実施要領の2.(1)】

特例措置の内容

地域協働推進事業の取り組みを行う場合、地域内フィーダー系統確保維持事業について、国庫補助金(地域公共交通確保維持事業費補助金)を受けていない既存系統に関し、交付要綱別表6二に規定する「新たに運行を開始するもの」に該当するものとみなす特例措置を設ける。

「を受けていない」とは、新規性要件に該当しなかったことにより、現在、地域公共交通確保維持事業費補助金をを受けていない系統を指しており、過去に(当該補助金以外の補助金を含め)国庫補助金を受けたことがあるか否かは問わない。

(注)新規性要件の緩和以外については、従前の制度と同様とする。

特例措置の要件

以下の要件を全て満たすものであること。

地域協働推進事業計画の認定を受けていること

活性化法法定協議会が前述の地域協働推進事業計画を策定し、地方運輸局長等から認定を受けていること。
(計画内容が、特例措置を受けようとする既存系統(地域内フィーダー系統)と関連する場合に限る。)
なお、地域協働推進事業費補助金の交付を受けることは要件としない。

生活交通ネットワーク計画に地域協働推進事業の実施について記載されていること

市町村協議会等から提出される生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統確保維持計画を含む。)に、地域協働推進事業に関する下記事項について、全て記載されていること。

地域協働推進事業の実施とあわせ、バス交通のサービスレベルの見直し内容
運行ダイヤ、経路、接続の改善など何らかのサービスレベルの見直しが図られていること。

(注) 当該見直しは、地域協働推進事業の結果を受けたものである必要はなく、地域協働推進事業と並行して行われれば足りる。

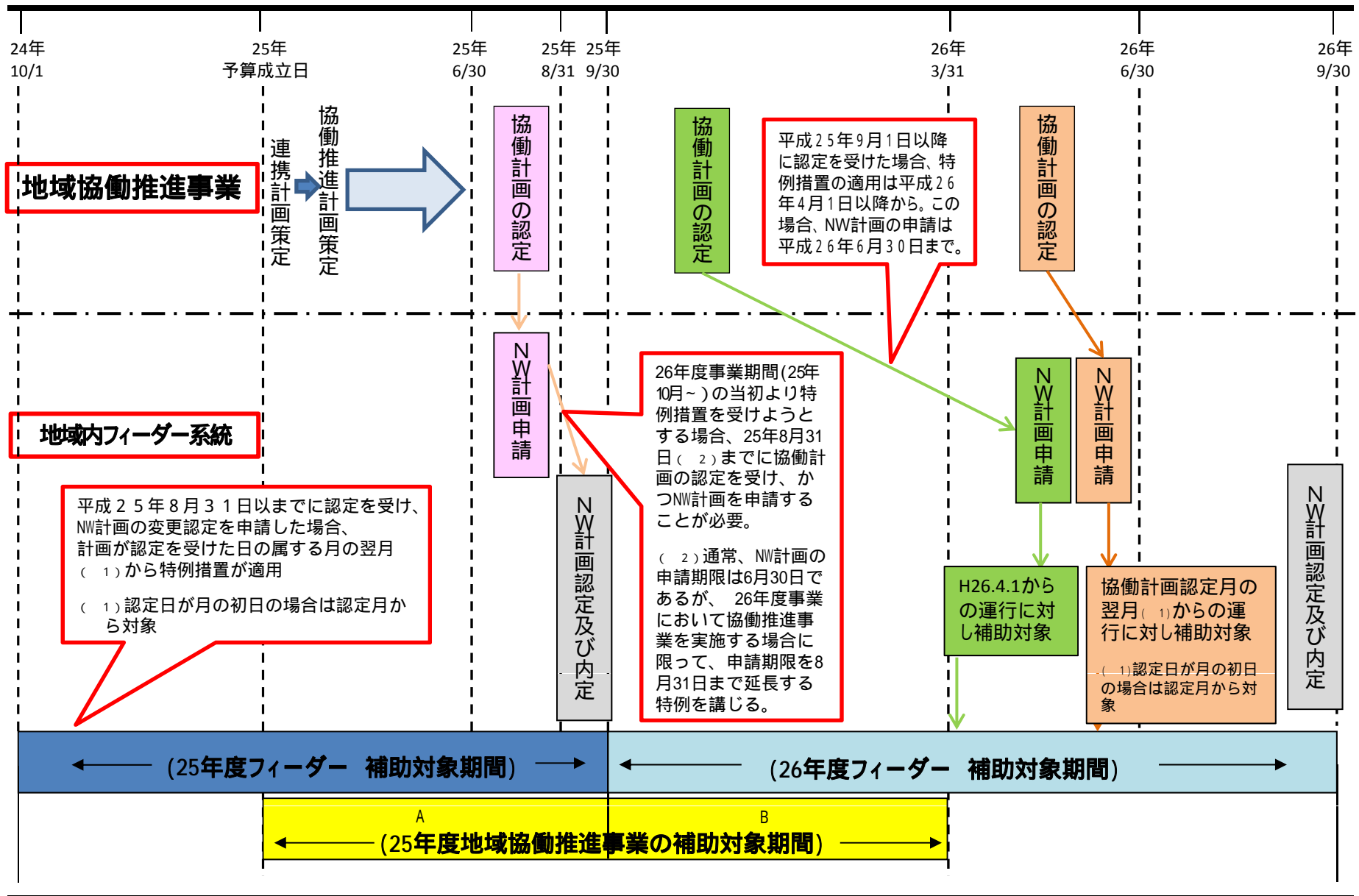
地域協働推進事業の実施とあわせて地域内フィーダー系統確保維持事業を実施することによる効果目標
輸送量、輸送密度、利用率、利用者満足度等について、事業実施以前の状況を上回る数値目標を設定されること。

輸送実績の検証

利用者の増加及び利用率の伸び率といった具体的な数字までは求めないが、一定程度の検証をすること。

一定程度とは、地域協働推進事業を実施するに当たって、利用者の満足度や現状のバスへの評価などを実施前後で検証などを行うことであり、「プラスに寄与したか」、「寄与していないか」の検討が行える程度で足りる。

地域協働推進事業と地域内フィーダー系統申請期日の関係



地域協働推進事業と地域内フィーダー系統申請期日の関係

基本的な取扱い 平年度(27年度事業と仮定)に当てはめた場合

- ・地域協働推進事業計画について認定を受けた上で、地域内フィーダー系統のネットワーク計画について認定(変更)申請を行う。地域協働推進事業計画の認定日によって、特例措置が適用されるスケジュールが異なる。
 - ・26年6月30日までに地域協働推進事業計画の認定を受けた場合
地域内フィーダー系統の事業期間当初(26年10月1日~)より特例措置が適用。
この場合、ネットワーク計画の申請期日も26年6月30日。
 - ・26年7月1日~27年4月1日の間に地域協働推進事業計画の認定を受けた場合
27年4月1日以降から特例措置が適用される。
この場合、ネットワーク計画の変更申請期日については、27年6月30日までとする。
 - ・27年4月2日~27年6月30日の間に地域協働推進事業計画の認定を受けた場合
地域協働推進事業計画が認定を受けた日の属する月の翌月(受理された日が月の初日の場合は、申請月)から特例措置が適用される。この場合、ネットワーク計画の変更申請期日については、27年6月30日までとする。
- ・ただし、25・26年度については、作業のスケジュールについて一部、特例措置を講じることとしている。

(注)上記内容は現時点のスキームを27年度に当てはめると仮定した場合のものであり、27年度においてこのスケジュール通りに進行することを確約するものではない。

平成25年度事業(~25.9.30)についての取扱い

申請期限に係る特例措置

- ・地域協働推進事業に係る特例措置を受けようとする場合、地域協働推進事業計画の認定日・生活交ネットワーク計画について認定(変更)申請期限を、平成25年8月31日までに延長するという特例措置を講じる。この場合、地域協働推進事業計画が認定を受けた日の属する月の翌月(受理された日が月の初日の場合は、申請月)から特例措置が適用される。

平成26年度事業(25.10.1～)についての取扱い

ネットワーク計画申請期限に係る特例措置

・地域協働推進事業に係る特例措置を受けようとする場合について、平成26年度事業に限り、地域協働推進事業計画の認定期限、26年度事業のネットワーク計画の申請期限を平成25年8月31日まで延長する特例措置()を講じる。

同日までに計画が受理されれば、平成26年度事業(平成25年10月1日～)から特例措置を適用。

平成25年9月1日以降に認定を受けた場合の取扱い(通常のとおり)

平成26年度事業について、平成26年4月1日以降から特例措置が適用される。この場合、生活交通ネットワーク計画の申請は平成26年6月30日までに行うものとする。

協働推進事業を実施しない場合の平成26年度地域内フィーダー系統のネットワーク計画の認定申請は、通常どおり6月30日までに行うこと。